

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Financování správy a údržby místních komunikací ve městě Nový Jičín

Financing of Local Roads Management and Maintenance in Nový Jičín

Studentka: Simona Žitníková

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

ve smyslu § 17, odst. f, zákona č. 111/98 Sb. a Studijního a zkušebního řádu pro studium v bakalářských studijních programech Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava, čl. 23 až 26

Jméno studenta: **Simona Žitníková**

Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**

Název tématu:

Financování správy a údržby místních komunikací ve městě Nový Jičín

Anglický název tématu:

Financing of Local Roads Management and Maintenance in Nový Jičín

Zásady pro vypracování (osnova):

Úvod

1. Charakteristika místních komunikací
2. Místní komunikace ve městě Nový Jičín
3. Financování správy a údržby místních komunikací ve městě Nový Jičín

Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Přílohy

Rozsah průvodní zprávy: 30-40 stran

Rozsah příloh: podle potřeby

Seznam odborné literatury:

PEKOVÁ, J. PILNÝ, J. JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005. 556 s. ISBN 80-7357-052-1.

REKTORČÍK, J. a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopres, s. r. o., 2007. 310 s. ISBN 978-80-86929-29-3.

PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2004. 375 s. ISBN 80-7261-086-4.


HALÁSKOVÁ, M. KOVÁŘ, J. *Veřejná ekonomika a veřejná správa*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU, 2005. 200 s. ISBN 80-7078-717-1.

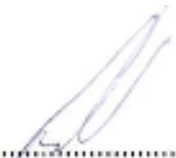
Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lenert, Ph.D.


Datum zadání bakalářské práce: 20. listopadu 2007


Datum odevzdání bakalářské práce: 25. dubna 2008


.....
student


L. S.


.....
vedoucí BP


.....
vedoucí katedry


.....
děkan

V Ostravě dne 20. 11.2007

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci „Financování správy a údržby místních komunikací ve městě Nový Jičín“ vypracovala samostatně pod vedením Ing. David Lenert, Ph.D., MBA a uvedla v seznamu literatury všechny použité literární a odborné zdroje.

Na tomto místě bych chtěla poděkovat panu Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA za jeho odborné rady a připomínky. Dále bych ráda poděkovala panu Ing. Václavu Šimíčkovi a panu Aleši Cábovi z oddělení komunálního hospodářství městského úřadu v Novém Jičíně a v neposlední řadě také vedoucímu střediska místních komunikací Technických služeb města Nového Jičína panu Petru Slotíkovi, za poskytnutí důležitých informací pro mou bakalářskou práci.

OBSAH

ÚVOD	1
1 CHARAKTERISTIKA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ.....	3
1.1 VEŘEJNÝ SEKTOR.....	3
1.2 VEŘEJNÉ STATKY A DOPRAVA	3
1.3 INSTITUCE PŮSOBÍCÍ V OBLASTI DOPRAVY	4
1.4 DOPRAVA	7
1.4.1 Historie dopravy	7
1.4.2 Doprava v současnosti	8
1.5 POZEMNÍ KOMUNIKACE A JEJICH ROZDĚLENÍ	12
1.6 LEGISLATIVNÍ VYMEZENÍ.....	14
2 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VE MĚSTĚ NOVÝ JIČÍN	15
2.1 NOVÝ JIČÍN	15
2.1.1 Historie města	15
2.1.2 Základní údaje	15
2.1.3 Orgány města.....	16
2.2 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VE MĚSTĚ NOVÝ JIČÍN A JEHO ČÁSTECH	17
2.3 TECHNICKÉ SLUŽBY MĚSTA NOVÝ JIČÍN	19
2.3.1 Zaměstnanci Technických služeb	23
2.3.2 Stroje a zařízení využívané Střediskem místních komunikací	23
3 FINANCOVÁNÍ SPRÁVY A ÚDRŽBY MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ VE MĚSTĚ NOVÝ JIČÍN.....	26
3.1 HOSPODAŘENÍ MĚSTA NOVÝ JIČÍN	26
3.2 HOSPODAŘENÍ S PENĚŽNÍMI PROSTŘEDKY NA ÚSEKU MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ	29
3.2.1 Zhodnocení údržby v roce 2003	31
3.2.2 Zhodnocení údržby v roce 2004	32
3.2.3 Zhodnocení údržby v roce 2005	33
3.2.4 Zhodnocení údržby v roce 2006	34
ZÁVĚR	36
Seznam použité literatury	
Seznam zkratk a symbolů	
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
Seznam příloh	
Přílohy	

ÚVOD

Pojem infrastruktura má svůj původ v 19. století. Nejpoužívanějším se stal tento pojem v 80. letech 20. století, kdy se v USA hovoří o tzv. „infrastrukturní krizi“, která byla zaviněna špatnou údržbou a nedostatkem investic v oblasti komunikací a staveb.

V minulosti byl termín veřejná infrastruktura chápán různě. Později byla zavedena definice, která vyjmenovává veškeré její obory. Ač to mnoho lidí netuší, setkáváme se s ní v běžném životě denně. Nejen při docházení do škol či zaměstnání, ale také při nakupování, cestování nebo při jiném způsobu trávení volného času. Jde například o dálnice, ulice, silnice a mosty, budovy, hromadou dopravu, vodárny, vodní zdroje a čistírny odpadních vod, zpracovávání komunálního odpadu, telekomunikace, výrobu a přenos elektrické energie.

Nejčastěji je ale tento pojem chápán ve vztahu k silnicím. Silnice jsou veřejně přístupnými pozemními komunikacemi, které slouží k užití silničními a jinými vozidly, ale také chodci. Silnice tvoří silniční síť a podle svého určení a dopravního významu se dělí do jednotlivých tříd. Silniční doprava je nejoblíbenějším a nejvyužívanějším typem dopravy. Patří mezi nejflexibilnější a umožňuje spojení v hranicích měst, v rámci celé České republiky, ale také snadné spojení s dalšími metropolemi Evropy. Rozvoj silniční dopravy spočívá především ve výstavbě dálnic, které se Česká republika intenzivně věnuje.

Význam spočívá jak v konkrétním zařízení, tak v jeho správě, údržbě a rozvoji. Správu a údržbu na komunikacích vykonávají její vlastníci. V případě dálnic, silnic I. třídy a rychlostních komunikací je to stát. Ze zákona vlastnické právo vykonává Ministerstvo dopravy, to ale k výkonu vlastnických práv k dálnicím a stanoveným silnicím I. třídy pověřilo státní příspěvkovou organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR. Vlastníky silnic II. a III. třídy jsou kraje, na jejichž území se příslušná silnice nachází. Finanční prostředky, díky kterým zabezpečují výstavbu a údržbu čerpají jak z vlastních prostředků tak z prostředků státu. Vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž katastrálním území se komunikace nachází. V případě účelových komunikací je vlastníkem fyzická nebo právnická osoba. Finanční prostředky na správu a údržbu místních i účelových komunikací pocházejí z prostředků vlastníků.

Cílem této práce je zjistit a porovnat financování správy a údržby místních komunikací ve městě Nový Jičín ve vybraných letech.

Hypotéza: „Peněžní prostředky vyčleněné na údržbu místních komunikací jsou v současné době nedostačující.“

V práci bylo využito metod analýzy, komparace, syntézy a řízeného rozhovoru. K vypracování bakalářské práce byla využita odborná literatura, internetové zdroje, ale především také poznatky a informace poskytnuty pracovníky městského úřadu a Technických služeb.

Práce je rozdělena na tři kapitoly. První kapitola popisuje postavení dopravy ve veřejném sektoru, zaměřuje se na instituce, které v oblasti dopravy vykonávají správu a údržbu, dále se zabývá dopravou v minulosti i současnosti a také se zaměřuje na pozemní komunikace a jejich rozdělení podle zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Další část obsahuje krátké seznámení s Novým Jičínem. Dozvíme se zde něco o jeho historii, poloze, rozloze, počtu obyvatel nebo orgánech. Dále v této kapitole můžeme nalézt údaje o Technických službách města, o jednotlivých střediscích Technických služeb, o jejich zaměstnancích nebo o strojích, které využívá středisko místních komunikací.

Úvodem třetí kapitoly se seznámíme s hospodařením ve městě Nový Jičín v letech 2003 – 2006. Poté se kapitola zabývá hospodařením s peněžními prostředky na úseku místních komunikací, analyzuje jednotlivé nákladové položky a hodnotí zimní a letní údržbu v jednotlivých letech.

Bakalářská práce je doplněna seznamem použité literatury, seznamem zkratk a přílohami.

1 CHARAKTERISTIKA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

V této kapitole se budeme nejprve krátce zabývat veřejným sektorem a dopravou jako veřejným statkem. Dále se zaměříme na instituce, které v ČR působí v oblasti dopravy, na historii dopravy a na její jednotlivé druhy. Na závěr této kapitoly si řekneme něco o pozemních komunikacích a jejich rozdělení a legislativním vymezení.

1.1 VEŘEJNÝ SEKTOR

Veřejný sektor je částí národního hospodářství. Je to sektor, který zabezpečuje veřejné statky, rozhoduje veřejnou volbou, je financován z peněžních prostředků, které jsou soustředěny v rozpočtové soustavě, je řízen veřejnou správou a podléhá veřejné kontrole. Do veřejného sektoru řadíme hlavně ty částí národního hospodářství, které vlastní a řídí veřejná správa. Patří tam zejména policie, armáda, justice a veřejná správa.

Národní hospodářství zahrnuje všechny hospodářské činnosti v určitém státě. Jsou to všechna zařízení a činnosti určená k cílevědomému uspokojování potřeb obyvatel daného státu. Je to složitý systém, který je tvořený strukturami, a který se musí chovat podle platných norem ve státě. Národní hospodářství se dělí na čtyři sektory:

- **primární sektor**, ten představuje sektor prvovýroby, zahrnuje obdělávání půdy, zpracování surovin, těžební průmysl, lesnictví a zemědělství,
- **sekundární sektor** představuje sektor zpracovatelského průmyslu, zahrnuje zpracování polotovarů, stavební výroba,
- **terciální sektor**, tzv. sektor služeb, poskytuje služby pro obyvatelstvo i výrobu,
- **kvartální sektor**, zahrnuje vědu a výzkum.

1.2 VEŘEJNÉ STATKY A DOPRAVA ¹

Doprava patří mezi významná odvětví. Je spojovacím článkem mezi jednotlivými odvětvími národního hospodářství. Významně ovlivňuje společenskou úroveň života obyvatel, obcí, měst a regionů. Rozsah a kvalita dopravy je významným ukazatelem technické

¹ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. Praha: ASPI, a. s., 2005.

a sociální vyspělosti obce, města, regionu a státu. Každý moderní stát potřebuje dopravní soustavu, která je dostatečně rychlá, bezpečná a flexibilní.

Dopravu řadíme mezi smíšené veřejné statky s fakultativní spotřebou. To znamená, že jednotlivec se sám rozhoduje, zda daný veřejný statek bude využívat či nikoliv. Smíšené statky jsou statky kolektivní spotřeby, u kterých je kvantita dělitelná, to znamená, že je možné poměrně přesně určit podíl jednotlivce na jejich spotřebě. Lze tak stanovit uživatelský poplatek jako modifikovanou cenu za jednotku spotřeby veřejného statku. Kvalita těchto statků je mezi jednotlivce nedělitelná. Například pohodlí cestování v tramvaji se bude cestujícím snižovat úměrně s růstem přetíženosti tramvaje.

1.3 INSTITUCE PŮSOBÍCÍ V OBLASTI DOPRAVY²

Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady. Těmi jsou Ministerstvo dopravy a spojů, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obce v přenesené působnosti.

Hlavním úkolem údržby a oprav je udržovat silnice a dálnice v takovém stavu, aby neexistovaly žádné závady ve sjízdnosti, opotřebení nebo poškození komunikace a to v každém ročním období. Dálnice, silnice a místní komunikace jsou sjízdné, v případě, že umožňují bezpečný pohyb silničních vozidel přizpůsobený stavebnímu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a také povětrnostním situacím. Rozsah a způsob provedení oprav nebo údržby se stanoví po vyhodnocení prohlídky.

„Součástí údržby jsou také opatření, která neprodleně po zjištění závady zajišťují usměrnění dopravy na závadných úsecích komunikací. Jde zejména o:

- uzavírku závadného (včetně zavátého) úseku,
- vyznačení objížděky a umístění příslušných dopravních značek a zařízení,
- okamžité provizorní zajištění bezpečnosti provozu“.³

Údržbu můžeme rozdělit na:

- **běžnou** – zahrnuje zejména údržbu vozovky, dopravního zařízení, parkovacích ploch, ale také ošetřování silniční vegetace,
- **souvislou** – zahrnuje rozsáhlejší práce, které vedou k zachování a k obnově původních vlastností vozovky.

² FASTR, P., ČECH, J. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. Praha: Linde, a. s., 2007.

³ Vyhláška č.104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Údržbu komunikací v ČR provádí Krajské správy silnic, Technické služby a Ředitelství silnic a dálnic ČR, které se zabývá také výstavbou nových komunikací.

Ministerstvo dopravy

Je ústředním orgánem v oblasti dopravy. Působí jako vrcholná instituce státní správy se samostatnou rozpočtovou kapitolou ve státním rozpočtu. Ministerstvo dopravy bylo zřízeno zákonem č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR, ve znění pozdějších předpisů.

Ministerstvo dopravy mimo jiné rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice a po dohodě s Ministerstvem obrany ČR rozhoduje o jejich zrušení. Vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic, vykonává vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými silničními správními úřady. Povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvláště těžkých či rozměrných předmětů, pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Vzniklo 1. ledna 1997 a je to příspěvková organizace zřízená ministerstvem dopravy. Základní činností této příspěvkové organizace je hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy, zabezpečování jejich výstavby, modernizace, údržby a oprav.

Ředitelství silnic a dálnic ČR spravuje dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy. Jejich vlastníkem je stát.

Zabezpečuje realizaci schválené dopravní politiky a koncepce v oblasti silnic a dálnic, jejich rozvoj a územní ochranu. Dále ŘSD ČR zajišťuje prohlídky mostů na silnicích, zabezpečuje informační systém silničního hospodářství, mimo jiné zabezpečuje také zimní zpravodajskou službu o sjízdnosti silnic a dálnic.

Krajské úřady

Rozhodují o zařazení pozemních komunikací do kategorií silnic II. a III. tříd, rozhodují také o jejich zrušení a to po udělení souhlasu Ministerstvem obrany ČR a Ministerstvem dopravy. Dále vykonávají působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy, rozhodují o opravných prostředcích proti rozhodnutí obcí a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností.

Krajské správy silnic

Správu silnic zřizuje každý kraj jako svou příspěvkovou organizaci. Nadřízeným orgánem je krajský úřad. Krajské správy silnic jsou právnickou osobou, která vystupuje v právních vztazích svým jménem.

Předmětem činnosti je správa a údržba silniční sítě na území kraje, vedení evidence silnic II. a III. třídy, zabezpečení jejich prohlídek a dále jejich údržba a opravy s cílem odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení nebo poškození. Mimo jiné také provádí kontrolu technického stavu, údržbu a opravy mostních objektů na těchto silnicích.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností

Vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a spojů nebo orgán kraje v přenesené působnosti. Dále vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v obcích, které nejsou podle zvláštních předpisů pověřeny výkonem působnosti obecného stavebního úřadu. Také projednávají přestupky na dálnicích a na silnicích.

Obce

Rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o jejich vyřazení z této kategorie. Vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.

Vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, pokud jsou podle zvláštního předpisu pověřeny výkonem funkce obecného stavebního úřadu a dále projednávají přestupky ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.

Údržbu místních komunikací na území příslušné obce vykonávají Technické služby. Ty zřizují obce jako akciové společnosti, společnosti s ručením omezeným nebo příspěvkové organizace. Technické služby neprovádějí jen údržbu a opravy místních komunikací. Mimo to vykonávají správu veřejného osvětlení, správu hřbitovů, údržbu veřejné zeleně, dále provádí pravidelný odvoz odpadů, skladují je, třídí a zpracovávají.

1.4 DOPRAVA

V této podkapitole se dozvíme něco z historie dopravy, kdy začaly vznikat první silnice, dálnice, kde vedly a jaká byla jejich délka. Dále zde můžeme najít dělení dopravy a charakteristiku jednotlivých druhů dopravy.

1.4.1 Historie dopravy⁴

Nejstarším způsobem dopravy je chůze a nošení nákladu. Ve vyspělých zemích se lidé pěšky dopravují spíše na kratší vzdálenosti. Chůze na delší vzdálenosti je v rozvinutých zemích spíše způsobem odpočinku a trávení volného času. Tuto aktivitu bychom mohli nazvat pěší turistikou. Ta je typickým představitelem sportu pro každého. Je namáhavá přesně tak, jak si jedinec zvolí, je zábavná a dostupná vždy a bez jakéhokoliv vybavení.

Dalším historickým způsobem dopravy je využívání zvířat, k jízdě, nošení nebo tahání nákladu. K dopravě po vodě se již od prehistorických dob užívá nejrůznějších plavidel. Moderní doba přinesla rozmach dopravy pomocí vozidel, ať už silničních nebo drážních a letadel.

První silnice, předchůdkyně dálnic, se stavěly už ve starověku. V té době platilo, že čím je silnice horší, tím více zbrzdí vpád protivníka do země. Nejznámějšími dálnicemi této éry jsou nepochybně dálnice římské. První dlouhou dálkovou silnici nechal v r. 312 před našim letopočtem postavit censor Appius Claudius, po němž nese silnice jméno Via Appia. Tato silnice měřila 195 kilometrů. V období Římské říše pak ještě vznikla celá síť těchto přímých a pevných cest, která měřila neuvěřitelných 150 tisíc kilometrů. Nejdelší "dálnice", měřící téměř 6000 kilometrů, vedla ze Skotska v Británii do Jeruzaléma v dnešní Izraeli. Všechny tyto silnice byly budovány z několika vrstev, nechyběly zde ani odvodňovací příkopy, propustky, estakády přes údolí a dokonce zde bývala i odstavná parkoviště, zájezdní hostince a na křižovatkách směrovky.

Předchůdce dálnic však můžeme najít i na opačné straně zeměkoule, a sice v Jižní Americe. Tam vyspělá a rozsáhlá říše Inků budovala svou síť dálkových cest, která měřila 18 tisíc kilometrů. Nejdelší cestou se stala tzv. Velká cesta Inků, procházející celou tehdejší říší v délce 5000 kilometrů. Oproti Římanům měli stavitelé jihoamerických cest mnohem těžší podmínky, neboť některé úseky vystupovaly až do nadmořské výšky pěti tisíc metrů a hned zase sestupovaly na dno hlubokého údolí. Osm metrů široké cesty byly dlážděné a vedly většinou přímým směrem. Byly to vlastně kvalitní silnice, jenže Inkové neznali vozy a tak

⁴ Historie dálnic dostupná na internetové stránce
http://www.dalnice.com/historie/prvni_dalnice/prvni_dalnice.htm [cit. 7. 2. 2008]

cesty sloužily výhradně pěším a karavanám. Podél cest dokonce nechyběly ani náspy, zdi a zeleň, které měli společně stínit před ostrým sluncem. Podél celé trasy Velké cesty ještě vedl kanál a tak měli cestující po celou dobu dostatek pitné vody.

Od roku 1900 začal počet automobilů ve světě prudce stoupat. První automobily byly mnohem obtížněji ovladatelné než dnes a kvůli společnému provozu s koňskými a dobytčími povozy byla jízda po silnici velice nebezpečná. Proto vznikla myšlenka, aby jezdila motorová a nemotorová vozidla odděleně. Neboť automobily mohly jezdit mnohem vyšší rychlostí než povozy, bylo pro ně nutné postavit zvláštní komunikaci, která by se vyhýbala obcím a s ostatními cestami a železnicemi se křížila pouze pomocí mostů.

V 19. století se stavěly silnice šterkové, které byly podloženy několika druhy hrubého šterku. V průběhu 20. století se používání automobilů stalo hlavním způsobem jak osobní, tak i nákladní dopravy. Tento vývoj výrazně ovlivnil výstavbu další infrastruktury. Vlivem rozvoje automobilové dopravy se ve 30. až 60. letech 20. století začaly stavět dlážděné silnice. V této době se objevují také první dálnice, které byly vybudované z betonu. První skutečné dálnice byly postaveny v Německu za Adolfa Hitlera. Jedná se o čtyřproudové rychlostní komunikace, s oddělenými směry. Druhou skutečnou dálnici na světě poté připravovalo Československo, což v té době byla jedna z deseti nejrozvinutějších zemí světa. V době zahájení výstavby, což bylo 2. května 1939, byla však již republika rozbita a okupována Německem. To na zbytku našeho území vyhlásilo Protektorát Čechy a Morava. Během války byla výstavba protektorátní dálnice zastavena, ale po válce opět obnovena. Komunistický převrat v r. 1948 však československým dálnicím příliš nepřál a výstavba dálnic u nás byla v r. 1950 ukončena.

V průběhu několika let byl beton i dlažba nahrazen asfaltem, ze kterého se staví povrch silnic dodnes. Hlavním úkolem ve stavbě dnešních silnic je dostavět celoevropskou dálniční síť. To se týká hlavně nových členských zemí EU a částečně i jejich kandidátských zemí.

1.4.2 Doprava v současnosti

Doprava je jedním z významných odvětví národního hospodářství. Patří mezi statky smíšené, a to proto, že má vlastnosti kolektivních, ale i privátních statků. Množství nebo-li kvantita statků produkovaných dopravou je dělitelná, ale kvalita poskytovaných statků je pro všechny uživatele stejná. Objektem dopravy mohou být předměty, osoby, ale také informace nebo energie. Podle kapacity dopravního prostředku můžeme dopravu rozdělit na individuální a hromadnou. Typickým dopravním prostředkem individuální dopravy je osobní automobil

nebo motocykl. Mezi dopravní prostředky hromadné dopravy patří především autobus, vlak, tramvaj, trolejbus, metro nebo dopravní letadlo. Dopravní soustava je tvořena jednotlivými druhy dopravy.

Dopravu můžeme rozdělit na:

- silniční,
- železniční,
- leteckou,
- vodní,
- kombinovanou.

• **Silniční doprava**

Silniční doprava se řídí zákonem číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Pod pojmem silniční doprava obecně rozumíme souhrn činností, které zajišťují přepravu osob, tj. osobní doprava, přepravu zvířat a věcí, tj. nákladní doprava a přepravu vozidly.

Silniční dopravu můžeme rozdělit na dopravu pro vlastní potřeby a dopravu pro cizí potřeby. Silniční doprava pro vlastní potřeby je taková doprava, která zajišťuje podnikatelskou činnost, k níž je osoba, která činnost provozuje, oprávněná podle zvláštních právních předpisů. Silniční dopravou pro cizí potřeby rozumíme takovou dopravu, při které mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká závazkový vztah.

Dále můžeme silniční dopravu rozdělit na vnitrostátní a mezinárodní. Vnitrostátní doprava je charakteristická tím, že výchozí místo, celá dopravní cesta a také cílové místo leží na území jednoho státu. Za mezinárodní dopravu je považována taková doprava, kdy výchozí a cílové místo leží na území dvou různých států. Mezinárodní dopravou je ale také situace, kdy výchozí a cílové místo sice leží na území stejného státu, ale část dopravní cesty vede přes území jiného státu.

Na území ČR se nachází 588 km dálnic, 2 599 km evropských silnic typu E, 305 km rychlostních silnic a 54 904 km ostatních silnic.

• **Železniční doprava**

Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel. Je to soustava dopravních zařízení, která vozidlo vedou a na nichž je závislé. Jde například o kolejové, trolejové nebo lanové

vedení. Součástí dráhy jsou i její pomocná zařízení a pozemky, například elektrické měnírny, nástupiště, nebo staniční budovy. Příloha 1 znázorňuje mapu železniční sítě na území ČR.

Železniční dráhy se člení do jednotlivých kategorií a to z hlediska významu, účelu a technických podmínek. O zařazení do příslušné kategorie rozhoduje drážní správní úřad. Rozlišujeme čtyři kategorie železničních drah:⁵

- **dráha celostátní** – je to dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě,
 - **dráha regionální** – je to dráha, která slouží veřejné železniční dopravě a má regionální nebo místní význam,
 - **vlečka** – jde o dráhu, která slouží k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele, je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
 - **speciální dráha** – jde o takový typ dráhy, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.
-
- **Letecká doprava**

Leteckou dopravu můžeme rozdělit na civilní letectví a vojenské letectví. Správu ve věcech civilního letectví vykonává Ministerstvo dopravy a spojů a úřad pro civilní letectví. Správu ve věcech vojenského letectví vykonává Ministerstvo obrany.

a) Civilní letectví

Civilním letectvím rozumíme letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely. Zahrnují se zde i letecké činnosti provozované českými letadly v cizině pro civilní účely.

Úřad pro civilní letectví byl zřízen dne 1.4.1997 zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. V čele úřadu je generální ředitel, kterého jmenuje a odvolává ministr dopravy. V současné době je generálním ředitelem Ing. Josef Rada.

Úřad pro civilní letectví vede Letecký rejstřík, což je veřejný seznam, do kterého je každý oprávněn nahlížet a požadovat výpis nebo opis zapsaných údajů. V tomto rejstříku se evidují letadla, jejichž provozovatelem je fyzická osoba s trvalým pobytem v ČR nebo právnická osoba se sídlem v ČR.

⁵ Zákon č. 460/2006 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný na internetové stránce http://abonent.lexdata.cz/lexdata/sb_free.nsf/0/C12571D20046A0B2C12571FD002255F2. [cit. 18.1.2008]

b) Vojenské letectví

Cílem vojenského letectví je ochrana a obrana vzdušného prostoru ČR. Důraz je přitom kladen především na sledování vzdušné situace nad sídelními centry a nejvýznamnějšími objekty.

Součástí systému zabezpečení vzdušného prostoru jsou i aktivní prostředky, včetně vojenských bojových letounů a vrtulníků, které jsou schopny vzletu během několika minut. Jejich úkolem je v případě nutnosti identifikovat vzdušný cíl a po vyhodnocení situace zakročit proti narušiteli odpovídajícím způsobem.

Se vstupem ČR do Severoatlantické aliance (NATO) v roce 1999 se vzdušný prostor ČR stal součástí vzdušného prostoru evropských zemí NATO. Díky tomu došlo ke zlepšení kvality zabezpečení vzdušného prostoru ČR.

• Vodní doprava

Vodní doprava je doprava provozovaná plavbou po vodních tocích, zejména po řekách, ale také umělých a přírodních jezerech, mořích, oceánech i umělých plavebních kanálech a průplavech, a to jak na vodní hladině tak pod ní. Lodní dopravu dělíme na:

- a) námořní a vnitrozemskou** – vnitrozemskou dopravou se rozumí plavba po jezerech a řekách, přičemž některá plavidla mohou mezi řekami a moři přejíždět,
- b) osobní a nákladní,**
- c) linkovou a nepravidelnou** - linková doprava představuje pravidelnou přepravu cestujících v určených intervalech a na stanovených trasách, cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách.

Zvláštním druhem dopravy jsou přívozy a trajekty. Přívoz slouží k přepravě napříč vodním tokem. Obdobná zpravidla námořní doprava se nazývá trajekt. Využívá se zejména na kratší vzdálenosti například přes průliv, přes řeku v jejím ústí nebo na blízky ostrov.

Vodní doprava patří v ČR mezi málo rozvinuté druhy dopravy. To zejména z toho důvodu, že je vázána na velké a splavné řeky se stabilní úrovní vodní hladiny. V ČR je 636,6 km splavných cest. Nejvýznamnější je labsko – vltavská vodní cesta, která má délku 303 km. Příloha 2 obsahuje mapu vodních ploch a toků v ČR.

• Kombinovaná doprava

Jde o dopravu, která je zajištěna několika různými dopravními prostředky. Zboží se přepravuje stále ve stejné přepravní jednotce, která se překládá jako celek, aniž by se

překládalo zboží. Větší část přepravy se realizuje po železnici a kratší po silnici. Tím se více využívá nákladních železničních cest a také se šetří životní prostředí, neboť do ovzduší neuniká tak velké množství spalin z automobilových motorů. Tato doprava je zprostředkována na základě uzavření jediné smlouvy.

1.5 POZEMNÍ KOMUNIKACE A JEJICH ROZDĚLENÍ⁶

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Pozemní komunikace se dělí na čtyři kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace.

• Dálnice

Dálnice je pozemní komunikací určenou pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. Je budována bez úrovnových křížení, má směrově oddělené jízdní pásy a oddělená místa napojení pro vjezd a výjezd. Dálnici označuje vlastník čísla od 1 do 99. V evidenci se před číslem uvádí písmeno „D“. V příloze 3 nalezneme mapu zpoplatněných a nezpoplatněných dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy.

• Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace, která je určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice se podle svého určení a dopravního významu dělí do tříd:

- a) silnice I. třídy**, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy**, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy**, ty jsou určena k vzájemnému propojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu, je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům a má podobné stavebně technické vybavení

⁶ FASTR, P., ČECH, J. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. Praha: Linde, a. s., 2007.

jako dálnice. Tuto silnici označuje vlastník čísly od 1 do 99 a v evidenci se před číslo uvádí písmeno „R“.

Silnice II. třídy se značí čísly 101 až 999. Silnice III. třídy se označují v evidenci čtyř až pětímístnými čísly podle nejbližší silnice I. nebo II. třídy. Silnice pro mezinárodní provoz se taky označují písmenem "E" a číslem.

- **Místní komunikace**

Je to veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území dané obce. Místní komunikace může být také vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům. Takto vystavěná rychlostní místní komunikace má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Místní komunikace, stejně jako silnice, se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do následujících tříd:

- a) **místní komunikace I. třídy**, do této třídy patří zejména rychlostní místní komunikace, jsou nejvýznamnějšími komunikacemi ve městě,
- b) **místní komunikace II. třídy**, jsou to komunikace, které spojují části měst navzájem nebo napojují jednotlivá města, případně jejich části na pozemní komunikace vyšších tříd,
- c) **místní komunikace III. třídy**, do této kategorie patří obslužné komunikace,
- d) **místní komunikace IV. třídy**, zde patří komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel, nebo takové, na kterých je umožněn smíšený provoz, patří zde zejména samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, obytné nebo pěší zóny.

Pro evidenční účely se místní komunikace označují arabskými číslicemi. Označování začíná číslem 1, a to zásadně odděleně pro každou třídu místních komunikací. K označení třídy se používají písmena. Pro označování místních komunikací I. třídy se používá písmeno a, např. 1a, 2a, atd. Místní komunikace II. třídy se značí písmenem b, např. 1b, 3b, 5b. Místní komunikace III. třídy používají písmeno c, např. 5c, 9c, 12c. Poslední třídou jsou místní komunikace IV. třídy, těm bylo přiděleno písmeno d, např. 8d, 12d, 15d.

- **Účelová komunikace**

Je to pozemní komunikace, která slouží ke:

- a) spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků,
- b) spojení nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi,
- c) obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

Zatímco dálnice, silnice a místní komunikace jsou typickým tzv. veřejným statkem, u účelových komunikací tomu tak není. Ty jsou předmětem soukromého vlastnictví a proto patří především do oblasti soukromého práva.

Účelovými komunikacemi jsou zejména polní a lesní cesty, tovární nádvoří a vnitrozávodní komunikace. Veřejně přístupné jsou všechny účelové komunikace, výjimkou jsou ty které jsou v uzavřených objektech nebo prostorech. Uzavřenost tedy může mít dvě podoby, jak faktická uzavřenost (plot, zeď), tak jen právní (tabule, nápis).

1.6 LEGISLATIVNÍ VYMEZENÍ

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 460/2006 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

V této kapitole jsme se dozvěděli, které orgány vykonávají správu a údržbu komunikací na území ČR. Dále jsme se dozvěděli, jak se doprava v minulosti vyvíjela a jak ji dělíme. Také je zde uvedena délka silniční sítě v ČR nebo délka splavných vodních cest. Je zde také zmínka o členění pozemních komunikací podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tato kapitola je zakončena přehledem hlavních zákonů, kterými se oblast dopravy řídí.

2 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VE MĚSTĚ NOVÝ JIČÍN

V této kapitole si nejprve představíme město Nový Jičín. Seznámíme se s jeho historií, polohou, rozlohou, počtem obyvatel, orgány a také s jeho místními částmi. Poté už se budeme zabývat místními komunikacemi tohoto města a jeho místních částí. Tato kapitola obsahuje také informace o Technických službách, neboť právě tato organizace v Novém Jičíně vykonává správu a údržbu místních komunikací.

2.1 NOVÝ JIČÍN

Město Nový Jičín leží v severovýchodní části České republiky v kraji Moravskoslezském. Je správním, hospodářským a kulturním centrem novojičínského okresu.

2.1.1 Historie města ⁷

Předchůdcem města byla osada pod hradem Starý Jičín. Výhodná grafická poloha na křižovatce důležitých obchodních cest měla příznivý vliv na jeho rozvoj.

První písemná zpráva o městě pochází z roku 1313, kdy král Jan Lucemburský vydal ve prospěch města listinu, která uděluje městu právo vybírat clo a mýto. Zakládací listina města se nedochovala.

Podoba městského znaku je známa z pečeti již z konce 14. století. Teprve později se ustálily barvy a přibyla oblaka, z nichž ruka vyniká. Znakem města je červený štít, v němž je pravá ruka v zeleném rukávu vystupující z oblaku, která drží podélnou polovinu zavinuté střely hrotem vzhůru. Zavinutá střela se nachází také na městském praporu.



2.1.2 Základní údaje

Nový Jičín je městem s rozšířenou působností a pověřeným obecním úřadem. Rozkládá se na 44 km² a žije v něm 26 271 obyvatel. Nový Jičín má sedm místních částí, a to Bludovice, Kojetín, Libhošť, Loučka, Nový Jičín, Straník a Žilina. Do správního obvodu Nového Jičína patří 15 obcí, těmi jsou Bartošovice, Bernartice nad Odrou, Hladké Životice, Hodslavice, Hostašovice, Jeseník nad Odrou, Kunín, Mořkov, Nový Jičín, Rybí, Sedlnice, Starý Jičín, Suchdol nad Odrou, Šenov u Nového Jičína, Životice u Nového Jičína.

⁷ LIŠKA, K., MUCHA, L. *Klíč k našim městům*. Praha: Práce, 1979.

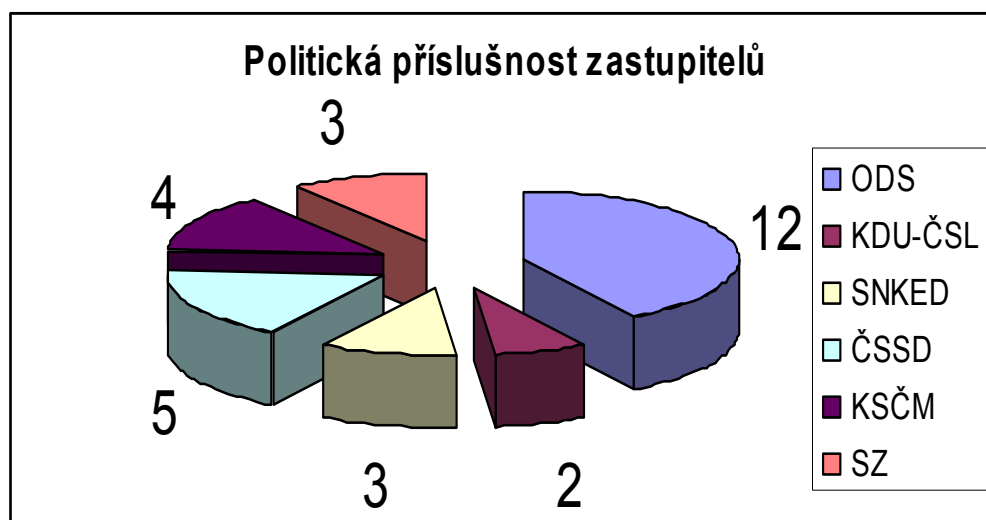
2.1.3 Orgány města

Ve vedení města je starosta Mgr. Ivan Týle, tři místostarostové a tajemník městského úřadu. Mezi další orgány města patří Rada města a Zastupitelstvo města.

- **Zastupitelstvo města**

Zastupitelstvo je nejvyšším orgánem obce. Je voleno jejími občany. V rámci své samosprávné působnosti rozhoduje o zásadních otázkách obce. Schází se minimálně 4x ročně a jejich jednání jsou veřejná. Nový Jičín má v zastupitelstvu města 29 členů. Jejich politická příslušnost je různá. Zastupitelstvo zřizuje Kontrolní a Finanční výbor, a dále Osadní výbory, těch je v Novém Jičíně šest. A sice OV Bludovice, OV Loučka, OV Libhošť, OV Kojetín, OV Straník a OV Žilina.

Graf: 2.1.1 Politická příslušnost zastupitelů



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Městského úřadu Nový Jičín

Dvanáct z celkového počtu 29 zastupitelů města je členem ODS, druhou nejpočetnější stranou v zastupitelstvu města je ČSSD, jejím členem je pět zastupitelů. Čtyři zastupitelé jsou členem KDU-ČSL, tři zastupitelé jsou členem SZ, rovněž tři SNKED a zbývající dva zastupitelé jsou členem KSČM.

- **Rada města**

Rada města je volena zastupitelstvem z řad členů zastupitelstva. Je výkonným orgánem obce v oblasti samostatné působnosti. Schází se podle potřeby na neveřejných schůzích. Rada města v Novém Jičíně má 9 členů, z toho 7 je členem ODS a pouze dva jsou

členem SZNK. Rada města zřizuje odborné komise, které slouží jako iniciativní a poradní orgány. V listopadu roku 2006 Rada města schválila novou odbornou komisi, a sice komisi pro estetizaci. V současné době je v Novém Jičíně 15 odborných komisí. Každá odborná komise má různý počet členů s různou politickou příslušností.

Odborné komise:

- bytová,
- dopravní,
- kulturní,
- mediální,
- obchodu, služeb a cestovního ruchu,
- péče o památky,
- pro estetizaci,
- pro privatizaci bytového fondu,
- pro správu majetku města,
- pro výchovu, vzdělávání a volný čas,
- sociální,
- sportovní,
- územního plánování a rozvoje města,
- zdravotnická,
- životního prostředí

2.2 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VE MĚSTĚ NOVÝ JIČÍN A JEHO ČÁSTECH⁸

Tato podkapitola je zaměřena na místní komunikace v Novém Jičíně a jeho částech. Můžeme zde najít přesnou délku a plošnou výměru místních komunikací jednotlivých tříd a samozřejmě také délku přidružených chodníků.

Nový Jičín

Na území samotného Nového Jičína, bez místních částí, se nachází 10 407 metrů místních komunikací II. třídy, což zabírá 86 344 m². Jde o dopravně významnější komunikace. Dále k místním komunikacím II. třídy patří přidružené chodníky, které jsou dokonce o několik metrů delší než samotné komunikace. Přesně je to 10 480 metrů přidružených chodníků.

Dále se na území města nacházejí místní komunikace III. třídy. Jejich celková délka je 29 599 metrů a zabírají plochu o výměře 182 376 m². Také k těmto komunikacím patří přidružené chodníky a i v tomto případě jsou delší než samotné komunikace. Měří totiž 31 567 metrů.

⁸ Pasport místních komunikací a chodníků Nového Jičína, 2005

Další skupinou, která se na území města nachází jsou místní komunikace IV. třídy. Do této třídy se zahrnuje městská památková pěší zóna a samostatné chodníky. To jsou ty, které nejsou přidružené k místním komunikacím vyšších tříd a spojují jednotlivé objekty, například na sídlištích. Místní komunikace IV. třídy mají celkovou délku 31 403 metrů.

Poslední o čem bych se v rámci samostatného Nového Jičína chtěla zmínit je rozloha volného prostranství. Zde spadá vydlážděná plocha náměstí, která má rozlohu 4 463 m².

Příloha 4 obsahuje mapu místních komunikací v Novém Jičíně.

Bludovice

Na území místní části Bludovice jsou místní komunikace III. třídy, jejich délka je 4 510 metrů a zabírají plochu o výměře 15 850 m². K těmto komunikacím nejsou žádné přidružené chodníky. Dále jsou v Bludovicích místní komunikace IV. třídy, těch je 931 metrů a jde o samostatné chodníky. Celkovou situaci zobrazuje příloha 5.

Kojetín

Místní komunikace III. třídy v Kojetíně mají délku 2 333 metrů a rozkládají se na ploše 8 550 m². Přidružené chodníky k těmto komunikacím, stejně jako místní komunikace IV. třídy, kde patří samostatné chodníky v místní části Kojetín nejsou. Kojetín je jedinou místní částí Nového Jičína, kde nejsou místní komunikace IV. třídy. Celkovou situaci v Kojetíně zachycuje příloha 6.

Libhošť

Na území místní části Libhošť se nachází 15 764 metrů místních komunikací III. třídy. Tyto komunikace se rozkládají na ploše 54 057 m² a nejsou podél nich žádné přidružené chodníky. Dále zde můžeme najít místní komunikace IV. třídy. Těch je pouze 144 metrů. Celková situace místní části Libhošť je zakreslena v příloze 7.

Loučka

V Loučce se nachází 6 346 metrů místních komunikací III. třídy. Tyto komunikace mají celkovou rozlohu 26 349 m². Ke komunikacím III. třídy patří přidružené chodníky, kterých je 2 264,7 metrů. Dále je v Loučce 1 861 metrů místních komunikací IV. třídy. Příloha 8 zobrazuje celkový pohled na místní komunikace v této části.

Straník

V místní části Straník můžeme nalézt 5 313 metrů místních komunikací III. třídy, které zabírají plochu 19 369 m². K těmto komunikacím nejsou žádné přidružené chodníky. Ve Straníku jsou také místní komunikace IV. třídy, ale jejich délka je pouhých 96 metrů. V příloze 9 je zachycen celkový pohled na místní komunikace nacházejících se na území místní části Straník.

Žilina

Místní část Žilina má 11 255 metrů místních komunikací III. třídy, které zabírají plochu 43 100 m². K těmto komunikacím náleží 1 126 metrů přidružených chodníků. Místní komunikace IV. třídy mají délku 2 592 metrů. Pohled na místní komunikace Žiliny poskytuje příloha 10.

Na území žádné z místních částí Nového Jičína se nenacházejí MK II. třídy.

2.3 TECHNICKÉ SLUŽBY MĚSTA NOVÝ JIČÍN

Správu a údržbu na úseku místních komunikací ve městě Nový Jičín vykonávají Technické služby, což je příspěvková organizace zřízená městem. Příspěvkové organizace jsou právnickými osobami i účetními jednotkami. Jsou zřizovány územně samosprávným celkem pro takové činnosti, které jsou zpravidla neziskové. Příspěvkové organizace mohou vedle hlavní činnosti vykonávat také činnost doplňkovou. Doplňková činnost nesmí narušovat plnění hlavních účelů organizace a v účetnictví se sleduje samostatně. Jestliže doplňková činnost vytváří zisk, může být použit jen ve prospěch hlavní činnosti, pokud zřizovatel nepovolí jiné využití tohoto zdroje.

Před rokem 1991 zajišťoval správu místních komunikací Okresní podnik technických služeb, který správu a údržbu prováděl na území celého okresu. K 1.7.1991 vznikly delimitací Technické služby města Nového Jičína.

Technické služby města Nového Jičína jsou příspěvkovou organizací města, která vznikla na základě zřizovací listiny příspěvkové organizace. Tuto listinu vydalo Zastupitelstvo města Nový Jičín na základě zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů a v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů. V této listině můžeme nalézt

vymezení hlavního účelu organizace, předmět její činnosti, vymezení práv a povinností, okruhy doplňkové činnosti, které organizaci povolil zřizovatel, finanční hospodaření a kontrolu. Je zde také uvedeno, že organizace je zřízena na dobu neurčitou.

Zřizovatel poskytuje příspěvkové organizaci příspěvek na provoz. Během sledovaných čtyř let se změnil u Technických služeb města Nového Jičína způsob financování. V roce 2003 uzavřely Technické služby s Městem Nový Jičín „Smlouvu o provádění prací, činností a služeb“. V této smlouvě bylo uvedeno jaké práce, činnosti a služby budou jednotlivá střediska pro město provádět. V roce 2004 uzavřelo Město Nový Jičín s Technickými službami „Mandátní smlouvu“, ve které byly stejně jako v předchozím roce uvedeny práce, činnosti a služby, které měly být pro město prováděny. Obdobně to bylo i v roce 2005. V letech 2003, 2004 a 2005 zřizovatel, tedy město Nový Jičín, poskytovalo Technickým službám minimální příspěvek, například pouze na vodorovné značení. Provedené práce, činnosti a služby byly fakturovány. Na základě těchto faktur byly Technickým službám poskytnuty peněžní prostředky, které jimi byly na práce, činnosti a služby vynaloženy. Od roku 2006 Technické služby podávají Návrh na příspěvek, zastupitelstvo tento návrh projedná a nakonec odsouhlasí určitý rámec finančních prostředků pro jednotlivá střediska. Poté jim je poskytován měsíční příspěvek ve stanovené výši.

Čtvrtletně se provádí finanční vyhodnocení všech činností daného střediska. Pokud je příspěvek nedostačující, tak se většinou po třetím čtvrtletí žádá o navýšení příspěvku. V případě, že jde o mimořádné události, jako například nadměrné sněhové srážky nebo povodně, žádá se o navýšení příspěvku ihned. Rada a vedení města dá návrh a zastupitelstvo města musí navýšení peněžních prostředků schválit.

Činností, které provádějí technické služby je mnoho. Jejich přesný výčet můžeme najít ve zřizovací listině. Hlavním účelem je plnění úkolů na úseku veřejně prospěšných činností, služeb a správy majetku zřizovatele. Činnosti jsou rozdělené do několika středisek, a sice:

- středisko místní komunikace,
- středisko veřejného osvětlení,
- středisko údržby,
- středisko veřejné zeleně,
- středisko hřbitovy,
- středisko odpadové hospodářství,
- středisko MHD.

- **Středisko místní komunikace**

Toto středisko má na starosti úklid venkovních ploch před nemovitostí a případně v areálu organizace. Úklid může být prováděn strojně nebo ručně. Patří zde také čištění ulic, chodníků, kanalizačních vpustí a udržování veřejných prostranství, součástí je také zimní údržba místních komunikací a chodníků patřících do majetku zřizovatele. Zabývá se také provozem veřejných WC, provozem tržnice a opravami dětských hřišť.

Dále zajišťuje technické činnosti v dopravě, zejména příprava, provádění a údržba vodorovného dopravního značení na místních komunikacích, správa, údržba a provozování placených parkovišť a parkovacích a vjezdových automatů ve vlastnictví zřizovatele. Je možno si u tohoto střediska nechat zhotovit parkovací kartu za stanovený poplatek na určených místech.

Dále je možno si u tohoto střediska zapůjčit nebo nechat zhotovit dřevěný prodejní stánek, poskytují také prodejní místa na tržnici.

- **Středisko veřejného osvětlení**

Toto středisko se specializuje na údržbu, vyhledávání závad, opravy a případně výměny svítidel veřejného osvětlení. Spolupracuje s městským úřadem Nový Jičín na rekonstrukci veřejného osvětlení. Zřizuje, montuje a opravuje elektrická zařízení. Provádí vánoční výzdobu a ostatní výzdobu k různým městským akcím.

Po předchozí dohodě lze zájemcům krátkodobě zapůjčit plošiny i s dvoučlennou osádkou mechanismu pro zajištění bezpečnosti a kvality obsluhy.

- **Středisko údržby**

Zabývá se údržbou a opravami veškerého strojového parku Technických služeb města Nový Jičín. Provádí seřízení účelových a přípojných vozidel, strojových zařízení a pracovních strojů, provádí opatření proti korozi, výměnu pneumatik nebo montáže autopříslušenství.

V případě volné kapacity nabízí veřejnosti celkové opravy vozidel značky LIAZ a AVIE, typ A30 a A31.

- **Středisko veřejné zeleně**

Středisko veřejné zeleně poskytuje zemědělské a zahradnické služby. Provádí zahradní a parkové úpravy na pozemcích, které spadají do majetku zřizovatele. Zabývá se pěstováním

květin, okrasných rostlin a dřevin, zakládáním trávníků, výsadbou letniček a péči o mobilní zeleň. Dále provádí ořezy stromů, keřů a živých plotů na pozemcích v majetku zřizovatele.

- **Středisko hřbitovy**

Vykonává správu pohřebišť v Bludovicích, Libhošti, ale především na městském hřbitově v Novém Jičíně. Pronajímá hrobová místa, provádí údržbu zeleně a úklid veřejných ploch hřbitovů, pečuje o rozptylové loučky a zřizovatelem určené hroby včetně válečných hrobů a památníků.

- **Středisko odpadové hospodářství**

Činností tohoto střediska je nakládání s odpady, kromě nebezpečných. Zejména odpady shromažďuje, přepravuje, skladuje, třídí, zpracovává a zhodnocuje. Zajišťuje provoz třídící linky PET lahví, PE materiálu a papíru. Provádí pravidelný odvoz a likvidaci pevných domovních odpadů podle plánu svozu. Zabezpečuje svoz směsného komunálního odpadu a separovaného odpadu pro občany města a integrované obce včetně okolních obcí, které tuto službu požadují. Pro občany města je provozován separační dvůr, kde mohou předat nepotřebné zařízení bytů, domů a sklepů, včetně nebezpečných odpadů. Mezi nebezpečný odpad patří například rozpouštědla, kyseliny, zásady, pesticidy, zářivky a jiný odpad obsahující rtuť, chladničky, mrazáky, oleje a tuky (kromě jedlých), barvy, lepidla, nepoužitelná léčiva, baterie a akumulátory, nebo televizory a počítače.

Středisko odpadového hospodářství dále zajišťuje odvoz odpadu z odpadkových košů umístěných na veřejných prostranstvích a z příkopů místních komunikací.

Na žádost občanů, za úplatu, přistaví a následně také odveze velkoobjemové kontejnery, které slouží k likvidaci různých druhů odpadů např. suť, zemina, směsný stavební odpad, atd.

- **Středisko MHD**

Od 1.9. 2006 město Nový Jičín ve spolupráci s partnery rozšířilo své služby v oblasti Městské hromadné dopravy. Od tohoto data je městská hromadná doprava zajišťována čtyřmi bezbariérovými autobusy, které provozují Technické služby města Nový Jičín.

2.3.1 ZAMĚSTNANCI TECHNICKÝCH SLUŽEB⁹

Celkový počet zaměstnaných osob v TS města Nového Jičína není stabilní, neustále se mění. V současné době, k 29. 2. 2008, je v této příspěvkové organizaci zaměstnáno 106 osob. Počet zaměstnanců na jednotlivých střediscích je různý.

V čele stojí ředitel TS, kterému je pořízen ekonomický náměstek, vedoucí jednotlivých středisek, personální oddělení, zásobování a správa budov a bezpečnostní technik. Ekonomický náměstek metodicky řídí vedoucí středisek a je mu podřízená finanční a mzdová účtárna. Každý vedoucí střediska má k dispozici fakturantku (dispečerku) a řídí činnosti v oblasti svěřeného úseku. Funkce technickohospodářských pracovníků jsou kumulované, tzn. že nejsou jen pro jednu oblast, ale vykonávají více činností.

Tab.: 2.3.1.1 Počet pracovníků na jednotlivých střediscích k 29. 2. 2008

STŘEDISKO	POČET PRACOVNÍKŮ
Ředitelství	17 pracovníků
Středisko místní komunikace	21 pracovníků
Středisko veřejného osvětlení	4 pracovníci
Středisko údržby	4 pracovníci
Středisko veřejné zeleně	18 pracovníků
Středisko hřbitovy	5 pracovníků
Středisko odpadového hospodářství	28 pracovníků
Středisko MHD	9 pracovníků
Celkem	106 pracovníků

Zdroj: Interní informace TS, k 29.2.2008

V příloze 11 můžeme vidět schéma organizační struktury Technických služeb.

2.3.2 STROJE A ZAŘÍZENÍ VYUŽÍVANÉ STŘEDISKEM MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

Středisko MK ke své činnosti využívá 23 samojízdných strojů. Patří mezi ně různé nakládače, traktory, cisterny, multikáry, kropička nebo chodníkový zametač. Kromě samojízdných strojů má středisko místních komunikací k dispozici také stroje a zařízení, které před použitím musí být na místo dopraveny jiným vozem.

⁹ Interní materiály TS, k 29.2.2008

Přehled strojů a zařízení k 30.11.2007

a) Samojízdné stroje

- Nakládač UN 053 II
- Univerzální nakládač UNC-060
- Nakládač UN 053 I
- Cisterna V3S fekální
- Multicar M25/D sklápěcí
- Nákladní aut. sklápěč
- Sklápěcí přívěs
- Multicar kom. vozidlo (komunální)
- Rasant - Trak 1900
- Kolový traktor (tříkrát)
- Škoda Felicia GLXI
- Mercedes Benz
- Liaz kropička
- Avia nákladní auto
- Multicar M26
- Mercedes Benz un. nos.
- Nákladní auto Piaggio
- Multicar nákladní
- Avia D75
- Chodníkový zametač Karcher ICC1
- Přívěs Gapa PG 16-20

b) Stroje a zařízení, které před použitím musí být na místo dopraveny jiným vozem

- Řezač spar CF 15 B
- Vibrační válec kompletní
- Vibrační válec (tříkrát)
- Pneumat. klad. Pioniar BR-80
- Vibrační pěch WACKER
- Přídavné zařízení na silniční frézu
- Drapák k nakládacímu stroji
- Sypač S-1 M 25 (tříkrát)
- Sněhová radlice + držák radlice
- Posypovač - nadstavba k Rasantu
- Sněhová radlice k Rasantu
- Ocelový kartáč k Rasantu
- Zametač s odsáváním k Rasantu
- Vibrační deska BOMAG
- Hydraulické ovládací zařízení
- Sněhová radlice s břity
- Mobilní kompresor Holman
- Sněhová fréza TORO (dvakrát)
- Stroj na vodorovné značení
- Sypací automat SCHMIDT STRATOS
- Vysávač výkalů + nosič Manet
- Sněhový jištěný pluh
- Míchací zařízení na solanku
- Sněhová radlice
- Automatické posypové zařízení
- Samostatný zametací výměnný nástavec - Mercedes
- Nástavba sypače vozovek
- Sněhová radlice
- Optimal sněhová fréza 2402 HD
- Montovaná hala (dvakrát)
- Stánek dřevěný (pětkrát)
- Metač sněhu - přídavné zařízení k multikáře
- Vysavač exkrementů
- Kombinovaný dřevoobráběcí stroj
- Houpačka Kompan
- Pítka
- Cirkulační jednotka Rewa

V období 2003 - 2006 bylo nově pořízeno celkem 16 kusů strojů a zařízení. Tento DHM byl částečně hrazen z příspěvků zřizovatele a částečně z vlastních zdrojů.

V roce 2003 byla pořízena zametací nástavba v hodnotě 1 734 930 Kč. Celá tato částka byla uhrazena z vlastních zdrojů.

V roce 2004 byl zakoupen nákladní automobil Piaggio, jehož cena byla 348 000 Kč a byl celý uhrazen z vlastních zdrojů. Dále v tomto roce byl pořízen vibrační válec v hodnotě 247 000 Kč, který byl rovněž celý uhrazen z vlastních zdrojů.

V roce 2005 byla pořízena Multicara v hodnotě 1 393 657 Kč, nástavba sypače vozovek v hodnotě 284 122 Kč a sněhová radlice v hodnotě 43 807 Kč. Všechn tento dlouhodobý hmotný majetek byl uhrazen z vlastních zdrojů.

Nejvíce DHM, ze sledovaného období, bylo pořízeno v roce 2006. Celkově deset kusů tohoto majetku. Byla zakoupena AVIA D 75, jejíž pořizovací cena byla 1 464 490 Kč a chodníkový zametač v hodnotě 424 764 Kč. Tyto dva stroje byly hrazeny z vlastních zdrojů. Dále v tomto roce byla pořízena sněhová fréza v hodnotě 277 501 Kč, dvě montované haly v celkové ceně 292 133 Kč a pět kusů dřevěných prodejních stánků, jejichž celková pořizovací cena byla 439 200 Kč. Tento dlouhodobý hmotný majetek byl hrazen z příspěvků zřizovatele.

Celá tato kapitola je zaměřena na Nový Jičín. Nejprve jsme se zde mohli dozvědět něco z historie města, jeho základních údajích a orgánech. Dále tato kapitola popisuje místní komunikace ve městě Nový Jičín a jeho částech. A nakonec se zabývá Technickými službami města Nový Jičín. Popisuje činnosti jednotlivých středisek, zabývá se počtem zaměstnanců a organizační strukturou. Kapitola končí přehledem strojů a zařízení, které Středisko MK využívá ke své činnosti a které nově pořídilo v období 2003 - 2006.

3 FINANCOVÁNÍ SPRÁVY A ÚDRŽBY MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ VE MĚSTĚ NOVÝ JIČÍN

Třetí kapitola mé bakalářské práce se zabývá nejprve hospodařením města Nový Jičín. Poté následuje rozbor hospodaření v oblasti místních komunikací. Můžeme se zde dozvědět něco o činnostech, které středisko místních komunikací provedlo v rámci zimní a letní údržby v jednotlivých letech.

3.1 HOSPODAŘENÍ MĚSTA NOVÝ JIČÍN

V této podkapitole bych chtěla alespoň krátce zmínit a přiblížit hospodaření s peněžními prostředky ve městě Nový Jičín.

V následující tabulce 3.1.1 můžeme vidět, v jaké výši se v letech 2003 – 2006 pohybovaly celkové příjmy po konsolidaci, celkové výdaje po konsolidaci a zda město v daném roce hospodařilo s přebytkovým nebo schodkovým rozpočtem.

Tab.: 3.1.1 Příjmy a výdaje Nového Jičína v letech 2003 – 2006 (v tis. Kč)

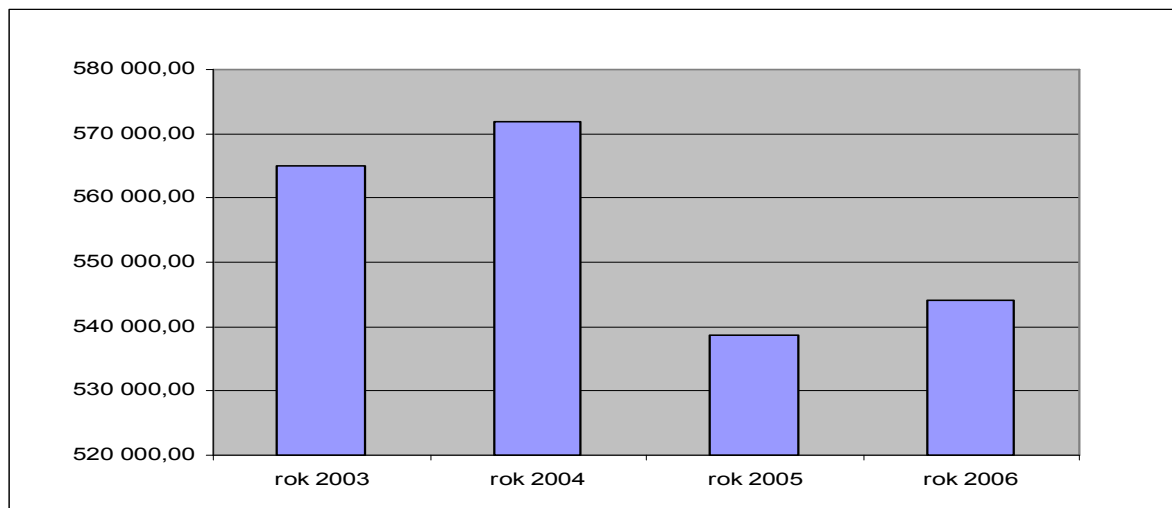
	2003	2004	2005	2006
Daňové příjmy	206 408,73	218 207,02	241 500,68	238 791,41
Nedaňové příjmy	29 048,85	43 525,19	73 577,09	69 368,83
Kapitálové příjmy	38 662,58	29 951,72	50 211,61	60 184,21
Přijaté dotace	1 116 109,36	1 162 339,50	1 009 572,38	1 272 819,70
Příjmy celkem po konsolidaci	564 988,51	571 891,43	538 800,56	544 063,85
Běžné výdaje	1 293 867,18	1 361 642,91	1 246 820,73	1 532 480,89
Kapitálové výdaje	75 401,70	93 071,83	78 785,92	163 221,69
Výdaje celkem po konsolidaci	544 027,87	572 582,74	489 545,46	598 602,29
Saldo příjmů a výdajů po konsolidaci	20 960,64	-691,31	49 255,10	-54 538,44

Zdroj: Internetová stránka Ministerstva financí ČR, ARISweb - Prezentace údajů ÚSC, dostupná na <http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iarisusc/charakteristika.pl?ico=298212> [cit. 28.12. 2007]

Jak můžeme vidět v tabulce 3.1.1 město mělo v roce 2003 rozpočet přebytkový. Přebytek činil necelých 21 mil. korun. V roce 2004 byl rozpočet schodkový. Výdaje převyšovaly příjmy o 691 tisíc korun. V roce 2005 město hospodařilo, stejně jako v roce 2003, s přebytkovým rozpočtem. Přebytek byl tentokrát dokonce více než jednou tak větší oproti roku 2003, a činil necelých 50 mil. korun. Ze srovnávaného období byl největší schodek v roce 2006, kdy činil téměř 55 milionů korun. Největší celkové příjmy po konsolidaci byly v roce 2004, největší celkové výdaje po konsolidaci, ze sledovaného období,

byly v roce 2006. Naopak nejnižší celkové příjmy po konsolidaci byly v roce 2005 a nejnižší celkové výdaje po konsolidaci také v roce 2005.

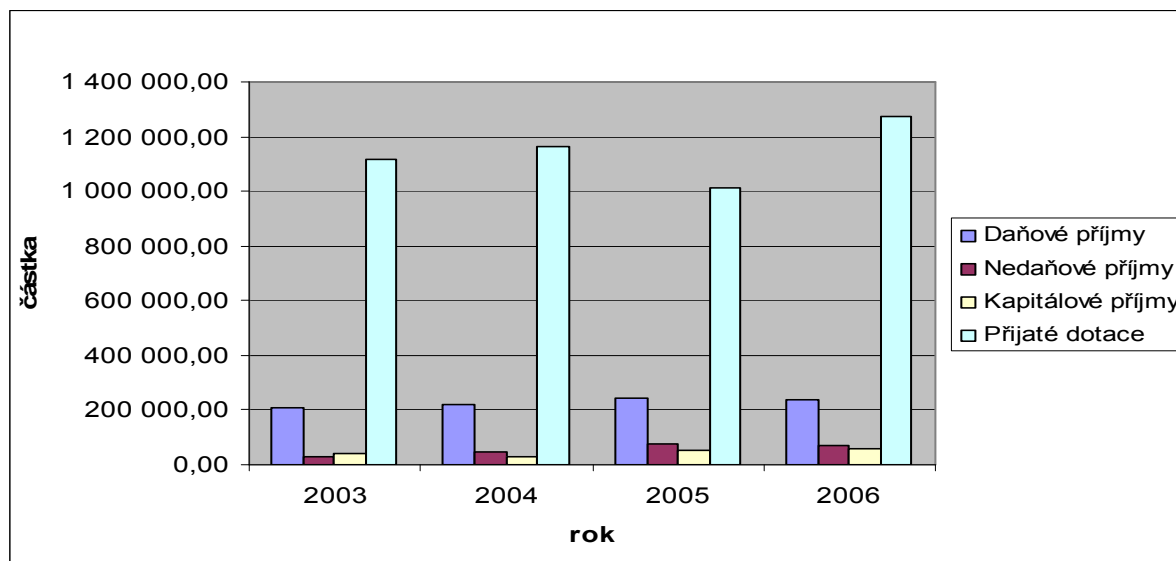
Graf: 3.1.1 Vývoj celkových příjmů po konsolidaci v letech 2003 – 2006 (v tis. Kč)



Zdroj: Internetová stránka Ministerstva financí ČR, ARISweb - Prezentace údajů ÚSC, dostupná na <http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iariususc/charakteristika.pl?ico=298212> [cit. 28.12. 2007], vlastní zpracování

Celkové příjmy po konsolidaci byly nejvyšší v roce 2004, kdy dosahovaly téměř 572 milionů korun. Velký pokles nastal v roce 2005, kdy celkové příjmy po konsolidaci byly ve výši necelých 539 milionů korun. Pokles oproti předešlému roku činil 33 milionů korun. Ze sledovaného období byly celkové příjmy po konsolidaci v roce 2005 nejnižší. V roce 2006 opět stouply, ale na sumu z roku 2004 nedosáhly. Částka činila 544 milionů korun.

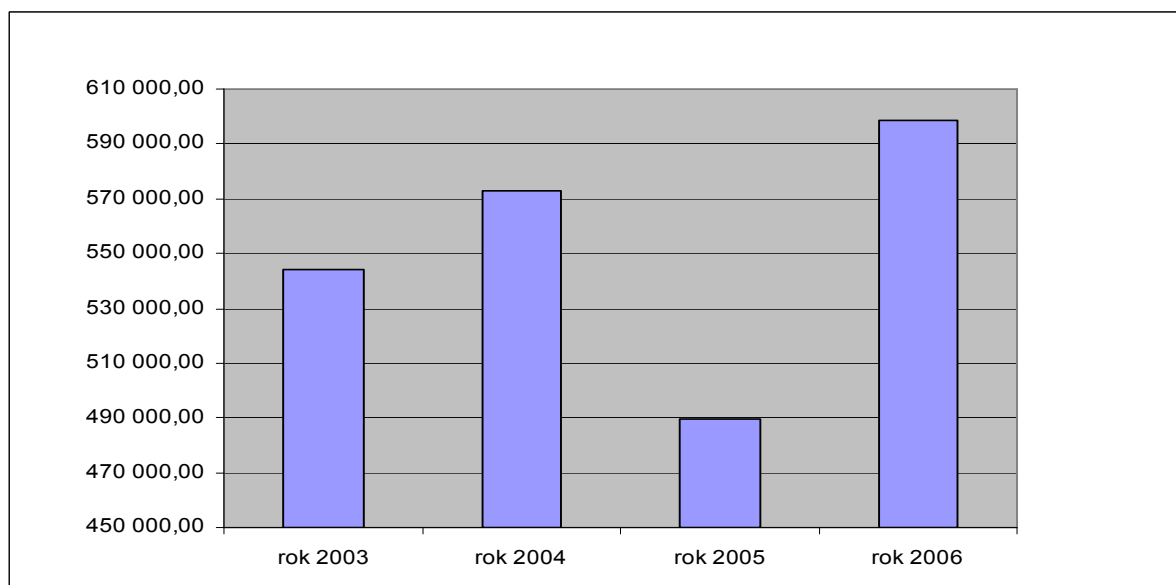
Graf: 3.1.2 Vývoj příjmů v letech 2003 – 2006 (v tis. Kč)



Zdroj: Internetová stránka Ministerstva financí ČR, ARISweb - Prezentace údajů ÚSC, dostupná na <http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iarisusc/charakteristika.pl?ico=298212> [cit. 28.12. 2007], vlastní zpracování

Ve všech čtyřech letech se na příjmech Nového Jičína nejvíce podílely dotace. Byly dokonce několikrát vyšší než daňové, nedaňové a kapitálové příjmy. Nejvíce přijatých dotací mělo město v roce 2006, kdy částka činila téměř 1 272 820 tisíc korun.

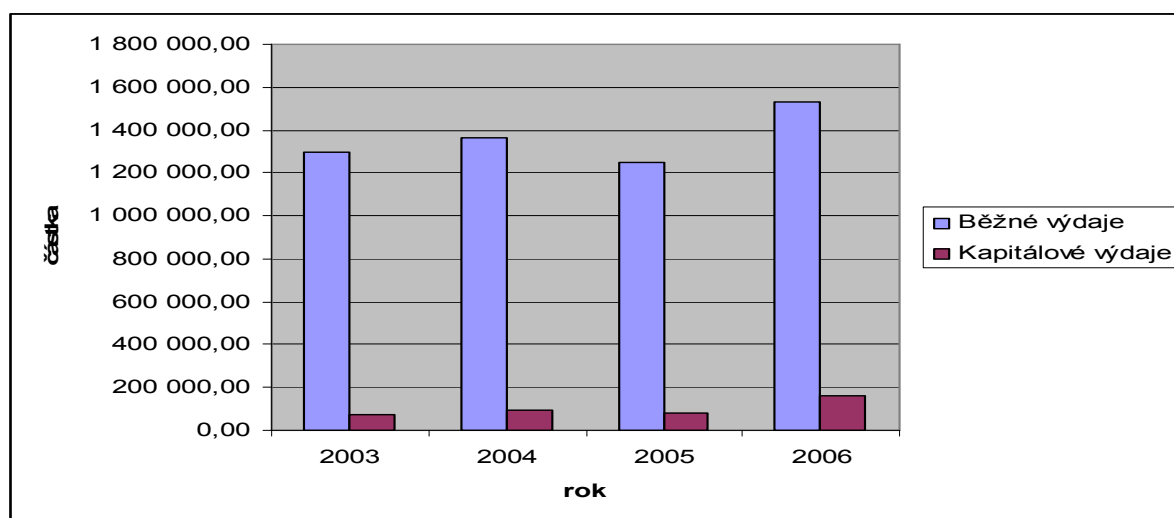
Graf: 3.1.3 Vývoj celkových výdajů po konsolidaci v letech 2003 – 2006 (v tis. Kč)



Zdroj: Internetová stránka Ministerstva financí ČR, ARISweb - Prezentace údajů ÚSC, dostupná na <http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iarisusc/charakteristika.pl?ico=298212> [cit. 28.12. 2007], vlastní zpracování

Celkové výdaje po konsolidaci v roce 2003 byly na úrovni 544 milionů korun. Ze sledovaného období nejsou nejvyšší, ale ani nejnížší. V roce 2004 mělo město celkové výdaje po konsolidaci ve výši 572,5 milionů korun. Jsou to druhé nejvyšší výdaje ve sledovaném období. V roce 2005 celkové výdaje po konsolidaci rapidně poklesly. Činily 489,5 milionů korun. Důvodem je asi to, že v tomto roce byly také nejnížší celkové příjmy po konsolidaci. V roce 2006 jsou celkové výdaje po konsolidaci ze sledovaného období nejvyšší, a to více než 598,5 milionů korun.

Graf: 3.1.4 Vývoj výdajů v letech 2003 – 2006 (v tis. Kč)



Zdroj: Internetová stránka Ministerstva financí ČR, ARISweb - Prezentace údajů ÚSC, dostupná na <http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iariususc/charakteristika.pl?ico=298212> [cit. 28.12. 2007], vlastní zpracování

Ve všech čtyřech letech měly na výdajích několikanásobně větší podíl běžné výdaje. Po celou dobu se pohybovaly přibližně na stejné úrovni. V roce 2006 byly ze sledovaného období nejvyšší a dosahují částky přibližně 1 532 481 tisíc korun.

3.2 HOSPODAŘENÍ S PENĚŽNÍMI PROSTŘEDKY NA ÚSEKU MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ¹⁰

Tato podkapitola je zaměřena na náklady Střediska MK v letech 2003 - 2006. Celkové náklady jsou rozděleny do pěti položek. U každé položky můžeme nalézt plán, skutečnou spotřebu a procentní plnění. Na základě skutečné měsíční spotřeby je poté sestaven roční plán.

¹⁰ Komplexní rozbor hospodaření z let 2003 – 2006

Dále se podkapitola zaměřuje na zhodnocení zimní a letní údržby jednotlivě v každé roce a zabývá se také spotřebou posypových materiálů.

Tab.: 3.2.1 Kalkulace nákladů střediska místních komunikací v letech 2003 - 2006 (v tis. Kč)

		Přímý materiál	Přímé mzdy	Ostatní střediskové náklady	Náklady obslužné činnosti	Správní režie	NÁKLADY CELKEM
2003	Plán	877	2 918	6 418	1 047	1 196	12 456
	Skutečnost	1 881	2 847	7 043	1 047	1 170	13 988
	% plnění	214,5	97,6	109,7	100,0	97,8	112,3
2004	Plán	1 627	3 124	6 840	1 402	1 304	14 297
	Skutečnost	2 173	2 965	7 018	1 402	1 303	14 861
	% plnění	133,6	94,1	102,6	100,0	99,9	103,9
2005	Plán	2 599	2 428	8 144	1 757	1 132	16 060
	Skutečnost	2 964	2 394	8 285	1 757	1 132	16 532
	% plnění	114,0	98,6	101,7	100,0	100,0	102,9
2006	Plán	3 270	2 728	9 343	2 090	1 304	18 735
	Skutečnost	3 278	2 723	9 367	2 090	1 304	18 762
	% plnění	100,2	99,8	100,2	100,0	100,0	100,1

Zdroj: Komplexní rozbor hospodaření z let 2003 – 2006

Položka přímý materiál zahrnuje suroviny a základní materiál, který tvoří podstatu výrobku a je přímo spotřebován, jako například dlažba, asfalt, kanálové vpustě, barvy, zábradlí, značky, atd. Přímé mzdy zahrnují mzdy všech zaměstnanců střediska místní komunikace, kteří provádějí dané práce nebo obsluhují stroje a zařízení. Do položky ostatní střediskové náklady řadíme nákup náradí, rezaček, pluhu, radlic, atd. Náklady obslužné činnosti zahrnují pneumatiky, pohonné hmoty, oleje nebo baterie. Do správní režie patří náklady související s řízením a správou střediska jako celku. Nejčastěji se jedná například o náklady na telefony, poštovné, odborná školení zaměstnanců, atd.

Z tabulky 3.2.1 Kalkulace nákladů střediska MK v letech 2003 - 2006 (v tis. Kč) je patrné, že celkové náklady se rok od roku zvyšují. Můžeme zde vidět, že ve všech letech překročily skutečné celkové náklady stanovený plán, i když v roce 2006 je navýšení skutečné spotřeby oproti plánu minimální.

Položka přímý materiál se pohybovala přibližně v rozmezí 880 tis. Kč až 3 270 tis. Kč. Ve všech letech skutečná spotřeba přímého materiálu převyšovala stanovený plán. Dále zde můžeme vidět položku přímé mzdy, ta se v průběhu let pohybovala v rozmezí 2 400 tis. Kč až 3 100 tis. Kč. Skutečná spotřeba přímých mezd, oproti přímému materiálu, nikdy nepřekročila plán. Nejvyšší položkou ve všech sledovaných letech tvoří ostatní střediskové náklady. Tato položka má stoupající tendenci. Pohybovala se přibližně od 6 500 tis. Kč až do 9 400 tis. Kč, ve všech letech skutečnost převyšovala plán. Další položkou jsou náklady obslužné činnosti,

kteře jsou v rozmezí 1 050 tis. Kč do 2 090 tis. Kč, také se každoročně zvyšují a jejich skutečná spotřeba se ve všech letech rovná stanovenému plánu. Poslední položkou v kalkulaci nákladů střediska MK je správní režie. V tomto období byla její výše v rozmezí 1 130 tis. Kč až 1 300 tis. Kč. V letech 2003 a 2004 byly skutečné náklady na správní režii nižší než stanovený plán a v letech 2005 a 2006 se skutečnost s plánem vyrovnala.

3.2.1 Zhodnocení údržby v roce 2003

- **Zimní údržba**

V průběhu měsíců leden, únor, březen a část dubna roku 2003 byla zima tuhá, i když poměrně slabá na sněhové srážky. Přesto bylo nutné zejména nad ránem vyjíždět a posypávat zmrazky. V zimním období roku 2003 mělo středisko MK k dispozici celkem 9 strojů. A sice tři kvalitní stroje se solankovým zařízením a radlicí – dva Mercedesy, Unimog 130 a Unimog 300 a Multicar M 26A, dále dva traktory, dva sypače, univerzální nakládač UNC 060 a průmyslové auto na zimní údržbu komunikací Rasant – Trak 1900.

V tomto roce bylo ve městě spotřebováno 208 tun průmyslové soli, 191 tun kamenné drtě a 9 700 kg vakuované soli pro výrobu solanky, což je roztok vody s jedlou solí. V integrovaných obcích bylo spotřebováno 38 tun průmyslové soli, 71 tun kamenné drtě a 2 400 kg vakuované soli na výrobu solanky.

- **Letní údržba**

Ve druhé polovině dubna proběhl úklid po zimním období a rozběhlo se frézování a postupné asfaltování komunikací ve městě. Jednalo se zejména o opravy komunikací po zimní údržbě. Dále se začalo s čistěním kanalizačních vpustí a opravou propadlých kanalizačních vpustí. Rovněž začala oprava dětských zařízení, laviček a odpadkových košů.

V měsíci květnu středisko dokončilo nejnutnější vysprávký komunikací asfaltovou směsí, provedly se menší opravy chodníkových těles a následně se začalo s obnovou vodorovného značení.

V následujících měsících se dále pokračovalo v opravách dětských zařízení, kde se kromě oprav kolotočů, houpaček a prolézaček postupně začalo s navážením písků do pískovišť.

V letním období roku 2003 bylo vyspraveno a zhotoveno 269 kusů dopravních značek, 811 m² vodorovného značení, 713 m² komunikací, 463 m² chodníků, 5 kusů zábradlí, 331 bm obrubníků, 474 kusů opravených vyměněných a vyčištěných vpustí, 184 kusů opravených

desek z laviček, 5 kusů kolotočů, 18 kusů houpaček, 14 kusů prolézaček a navezeno 30 kusů pískovišť.

V integrovaných obcích bylo provedeno celkem 81 kusů dopravních značek, 212 m² vodorovného značení, 3 kusy prolézaček, 8 kusů houpaček, 5 kusů kolotočů, 93 m² komunikací a 69 m² chodníků.

V tomto roce středisko MK pořídilo zametací nástavbu k Mercedesu, který byl zakoupen v roce 2002.

3.2.2 Zhodnocení údržby v roce 2004

- **Zimní údržba**

Měsíce leden, únor a březen byly bohaté na sněhové srážky, zatímco listopad a prosinec představovaly klidnou a suchou zimu téměř bez výjezdů. Středisko MK v tomto roce použilo 15 mechanismů - dva stroje se solankovým zařízením a radlicí, tři sypače, tři traktory s předním náhonem, dva Rasanty, dva univerzální nakládače, kolový odhrnovač a dvě sněžné chodníkové frézy.

V zimním období tohoto roku bylo spotřebováno 334 tun průmyslové soli, 285 tun kamenné drtě a 15 825 kg vakuové soli pro výrobu solanky.

- **Letní údržba**

Ihned po skončení zimního období se započalo s čištěním komunikací a chodníků od posypového materiálu. Z důvodů nadměrných sněhových srážek bylo časově náročné likvidovat posypový materiál z komunikací a chodníků. Díky dohodě mezi městem a pracovním úřadem byli nasazení na ruční úklid chodníků brigádníci vedeni v evidenci úřadu práce.

Od měsíce dubna se prováděly rozsáhlé opravy komunikací asfaltovou směsí. Tyto opravy pokračovaly po celé období jara, léta a podzimu. Bylo opraveno celkem 478 m² komunikací. V tomto období se také předláždilo 304 m² chodníků, převážně v zámkové dlažbě. Dále bylo nutné opravovat a vyměňovat kanalizační vpustě, které se po zimním období propadly. Jednalo se o 18 kanalizačních vpustí. Čištění vpustí včetně doplňování nových kalových košů bylo provedeno u 205 kusů. V průběhu roku se opravovalo a osazovalo svislé a vodorovné dopravní značení. Dopravních značek bylo osazeno 165 kusů a vodorovné značení bylo provedeno na 651 m². V oblasti dětských hřišť, laviček a odpadkových košů středisko MK opravilo a osadilo 6 kusů prolézaček, 16 kusů houpaček, 7 kusů kolotočů, 127 kusů laviček a 80 kusů odpadkových košů. V tomto roce bylo navezeno 24 pískovišť.

V roce 2004 středisko MK pořídilo dodávkový automobil a vibrační válec.

3.2.3 Zhodnocení údržby v roce 2005

- **Zimní údržba**

V průběhu zimního období středisko zajišťovalo sjízdnost komunikací a chodníků. Sníh začal padat ve druhé polovině ledna a díky intenzivnímu sněžení nabýval na neobvyklém objemu. V únoru město přikročilo k hromadnému vývozu sněhu z ulic města ve spolupráci s jinými firmami, tak, aby se účinně sníh odstraňoval současně na více místech najednou. V druhé polovině listopadu začala nová zima a díky bohaté sněhové nadílce nastal znovu problém s včasnou údržbou komunikací a chodníků. Pro nové zimní období se TS posílily o dvě nové multikáry se sypačovými nástavbami a provedla se generální oprava nakladače, tak, aby se mohlo podle potřeby začít s vývozem sněhu.

Během tohoto zimního období bylo celkem spotřebováno 402 tun průmyslové soli, 327 tun kamenné drtě a 8 387 kg vakuované soli pro výrobu solanky.

- **Letní údržba**

Po skončení zimního období se začalo s úklidem kamenné drtě z chodníků a komunikací. Práci stěžovaly sněhové bariéry, které v některých částech ulic zůstaly po nadměrném přívalu sněhu. Bylo nutné zajistit více ručních pracovníků, což se podařilo přes tzv. alternativní tresty.

Souběžně s úklidem města se rozběhly práce na vysprávkách komunikací, kde po zimním období zůstaly výtluky. Bylo opraveno 532 m² komunikací a předlážděno 343 m² chodníků a položilo 157 bm obrubníků. Opravilo se 27 kanalizačních vpustí, 343 se jich vyčistilo a v 37 případech se vpustě doplňovaly o nové kalové koše. Na území města se vyměnilo nebo osadilo 73 odpadkových košů a dalších 18 se osadilo v integrovaných obcích. Celoročně probíhaly opravy svislého a vodorovného značení. Celkem se vyměnilo 503 symbolů svislého dopravního značení a nově se označilo nebo obnovilo 2 169,5 m² dopravního značení.

Na úseku dětských zařízení se opravilo 7 kusů kolotočů, 13 kusů houpaček, 9 kusů prolézaček a 76 laviček. Dále se navozilo 18 pískovišť novým pískem.

V tomto roce byla zakoupena nová Multicara M26 včetně posypového zařízení, dále nová Avie s nosičem kontejneru a hydraulickou rukou a byla provedena generální oprava univerzálního nakladače.

3.2.4 Zhodnocení údržby v roce 2006

- **Zimní údržba**

Od samého počátku roku 2006 napadlo v našem městě tolik sněhu, že bylo nutno kromě pravidelné údržby komunikací a chodníků zajistit firmy na nakládání a odvoz sněhu z dohodnutých lokalit. Tím byly výrazným způsobem ovlivněny finanční příspěvky a náklady města. Za měsíc leden, únor a březen bylo požádáno ze strany TS o navýšení příspěvků města o 2 684 203 Kč za sledované období.

Od poloviny března přece jen zima pozvolna ustoupila a díky tomu bylo možno se věnovat i dalším činnostem. Začaly se opravovat nebezpečné výtluky na městských komunikacích a hlavně se postupně začalo s hrubým úklidem komunikací a chodníků od velkého množství interního materiálu.

V měsíci listopadu a prosinci 2006 byla zima velmi mírná. Jen čtyři dny v listopadu a tři dny v prosinci bylo nutné zajistit sjízdnost komunikací a chodníků.

V zimním období tohoto roku bylo spotřebováno 846 tun průmyslové soli, 490 tun kamenné drtě a 10 808 kg vakuované soli pro výrobu solanky.

- **Letní údržba**

V druhé polovině března se začalo s hromadnou očistou zejména chodníků od posypového materiálu. Následně se rozběhly práce na odstranění výtluků na komunikacích, opravovaly se poškozené obrubníky a chodníky, začalo se obnovovat vodorovné značení a osazovat nové svislé dopravní značení.

V letním období tohoto roku středisko MK opravilo 801 m² komunikací, 396 m² chodníků, 88 bm obrubníků, opravilo 14 kusů kanalizačních vpustí vyčistilo jich 381 kusů. Dále osadilo a opravilo 102 kusů odpadkových košů, 433 kusů svislých dopravních značek a 1 762 m² vodorovného dopravního značení. Bylo opraveno 79 kusů laviček, 5 kusů kolotočů, 11 kusů houpaček, 8 kusů prolézaček a navezeno 17 pískovišť novým pískem.

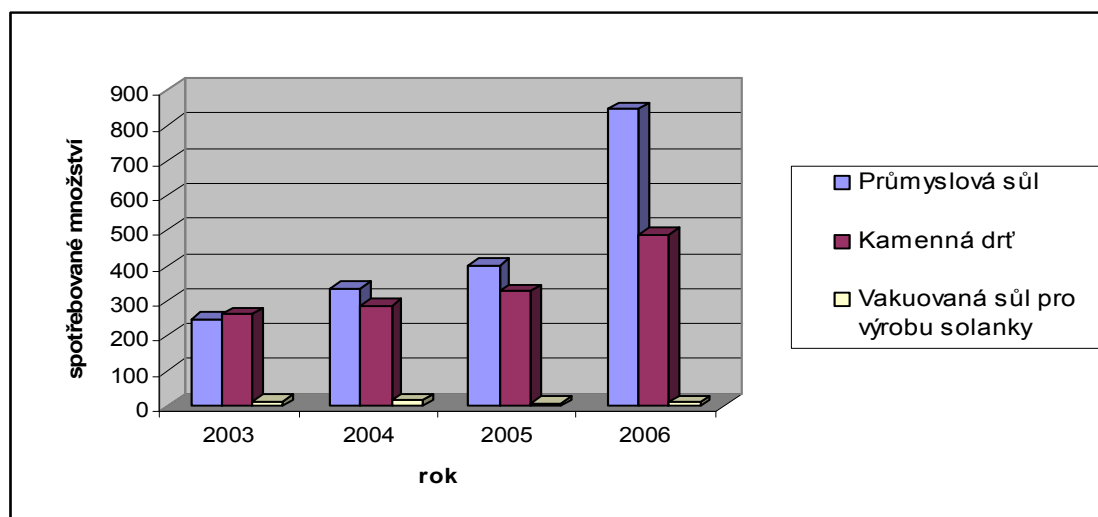
Na počátku tohoto roku dostalo středisko MK do provozu nové vozidlo AVIA s kontejnerovou úpravou a hydraulickou rukou. Jeden traktor byl výkonně upraven na hydraulice tak, aby mohl obsluhovat sněžnou frézu, která byla zakoupena v polovině ledna 2006 z důvodů nadměrných sněhových srážek. Navíc v tuto dobu byly zakoupené dva sněžné pluhy za traktory. V květnu byl zapůjčen chodníkový zametací stroj KARCHER od firmy Myland v rámci projektu „Čisté město“, který byl v závěru tohoto roku odkoupen.

Tab.: 3.2.2 Přehled spotřeby posypových materiálů v letech 2003 - 2006 (v tunách)

	2003	2004	2005	2006
Průmyslová sůl	246	334	402	846
Kamenná drť	262	285	327	490
Vakuovaná sůl pro výrobu solanky	12,1	15,825	8,387	10,808
Celková cena posypových materiálů (v Kč)	683 564	864 761	1 014 201	2 048 498

Zdroj: Komplexní rozbory hospodaření z let 2003 – 2006

Z tabulky 3.2.2 Přehled spotřeby posypových materiálů v letech 2003 - 2006 (v tunách) je patrné, že nejčastěji využívaným posypovým materiálem je průmyslová sůl. Tedy kromě roku 2003, kdy spotřeba kamenné drtě převýšila spotřebu průmyslové soli o 16 tun. Náklady na posypové materiály se každoročně zvyšují nejen v závislosti na cenách posypových materiálů, ale také na tom, jaká a jak dlouhá v daném roce byla zima.

Graf: 3.2.1 Vývoj spotřeby posypových materiálů v letech 2003 - 2006 (v tunách)

Zdroj: Komplexní rozbory hospodaření z let 2003 - 2006

Jak můžeme vidět v následujícím grafu, největší spotřeba posypových materiálů byla v roce 2006, kdy v našem městě byla velmi tuhá, krutá a dlouhá zima, bohatá na sněhové srážky. Celkový finanční objem za použitý materiál v tomto roce činil 2 048 498 Kč. Oproti roku 2005 se zvýšil o 1 034 297 Kč, což je téměř 100 % navýšení.

V této kapitole jsme se mohli dozvědět, jak se v průběhu let vyvíjely příjmy a výdaje města Nového Jičína. Dále jsme se dozvěděli v jaké výši se pohybovaly jednotlivé položky nákladů střediska MK, a zda byl dodržen nebo překročen stanovený plán. Jsou zde také uvedeny činnosti, které středisko MK vykonává v rámci letní a zimní údržby. Tuto kapitolu uzavírá přehled spotřeby posypových materiálů a jejich celková cena v období 2003 - 2006.

ZÁVĚR

Celá bakalářská práce je zaměřena na místní komunikace ve městě Nový Jičín s cílem zjistit a porovnat financování správy a údržby místních komunikací ve městě Nový Jičín ve vybraných letech. Je rozčleněna na tři kapitoly, kdy každá kapitola se věnuje určité oblasti, která souvisí se správou a údržbou komunikací.

První kapitola byla obecná. Zabývala se veřejným sektorem a dopravou jako veřejným statkem. Dále jsme v této části mohli nalézt výčet orgánů, které působí v ČR v oblasti dopravy a krátkou charakteristiku jejich činností. Mohli jsme se zde dozvědět také mnoho zajímavosti z historie dopravy. Zabývali jsme se zde silniční, železniční, leteckou, vodní a kombinovanou dopravou. Závěr kapitoly byl věnován pozemním komunikacím a jejich rozdělení podle zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Další kapitola se zabývala místními komunikacemi ve městě Nový Jičín. Úvodem kapitoly jsme se mohli seznámit s městem Nový Jičín, s jeho historií, polohou, rozlohou, počtem obyvatel, místními částmi nebo orgány města. Dále jsme se zde dozvěděli přesnou délku a rozlohu místních komunikací jednotlivých tříd na území Nového Jičína a jeho místních částí. Správu a údržbu místních komunikací ve městě Nový Jičín provádějí Technické služby, tudíž jsme v této části mohli nalézt také informace o této příspěvkové organizaci. Byly zde charakterizovány činnosti všech středisek Technických služeb, počty zaměstnanců a v neposlední řadě zde byla popsána také organizační struktura této příspěvkové organizace. V této části jsme mohli nalézt i přehled strojů a zařízení, které ke své činnosti využívá Středisko místních komunikací.

Poslední kapitola byla zaměřena na financování správy a údržby místních komunikací ve městě Nový Jičín. Úvod kapitoly byl věnován hospodaření města v letech 2003 – 2006. Zde jsme mohli vidět, zda město Nový Jičín v letech 2003 – 2006 hospodařilo s rozpočtem schodkovým nebo přebytkovým. Poté následoval rozbor hospodaření s peněžními prostředky na úseku místních komunikací a zhodnocení zimní a letní údržby. Kapitola nás seznámila s tím, kolik a jakého posypového materiálu bylo spotřebováno na zimní údržbu v jednotlivých letech. Celková spotřeba posypového materiálu byla nejnižší v roce 2003 a naopak nejvyšší v roce 2006, a to především z toho důvodu, že byla tuhá zima s nadměrnými sněhovými srážkami. Dále nás kapitola informovala o tom jaké činnosti vykonávali pracovníci střediska místních komunikací v letním období. Jednalo se zejména o očistu chodníků a komunikací od posypového materiálu, odstraňování výtluků, čištění a opravování kanalizačních vpustí,

opravování a osazování odpadkových košů, svislých dopravních značek a vodorovného značení, nebo opravy laviček, houpaček, kolotočů prolézaček a pískovišť.

V úvodu byla stanovena hypotéza, a sice, že peněžní prostředky vyčleněné na údržbu místních komunikací jsou v současné době nedostačující.

Na základě informací, zjištěných z interních materiálů Technických služeb města Nového Jičína, prezentovaných ve třetí kapitole můžeme říct, že hypotéza byla potvrzena. Vyplývá to zejména z údajů obsažených v tabulce 3.2.1 Kalkulace nákladů střediska místních komunikací v letech 2003 - 2006 (v tis. Kč). Zde jsme mohli vidět, že celkové náklady se každoročně zvyšují. Z této tabulky bylo patrné, že skutečné celkové náklady ve všech sledovaných letech alespoň mírně překročily stanovený plán. Skutečné celkové náklady nejvíce převyšovaly stanovený plán v roce 2003, a sice o 1 532 tis. Kč. Naopak nejmenší rozdíl mezi plánem a skutečnou spotřebou byl v roce 2006. V tomto roce byly skutečné náklady vyšší než stanovený plán pouze o 27 tis. Kč.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje:

1. LIŠKA, K., MUCHA, L. *Klíč k našim městům*. 1. vyd. Praha: Práce, vydavatelství a nakladatelství ROH, 1979. 256 s. ISBN 24-049-79.
2. HALÁSKOVÁ, M., KOVÁŘ, J. *Veřejná ekonomika a veřejná správa*. 1.vyd. Ostrava:VŠB-TU, 2005. 200 s. ISBN 80-7078-717-1.
3. PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2004. 375 s. ISBN 80-7261-086-4.
4. PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005. 556 s. ISBN 80-7357-052-1.
5. REKTOŘÍK, J. a kolektiv *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopres, s. r. o., 2007. 310 s. ISBN 978-80-86929-29-3.

Zákony:

6. FASTR, P., ČECH, J., *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. vyd. Praha: Linde Praha, a.s., 2007. 239 s. ISBN 978-80-7201-635-8.
7. Vyhláška č.104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.
8. Zákon č. 111/ 1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
9. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
10. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Ostatní zdroje:

11. Interní materiály Technických služeb města Nového Jičína
12. Pasport místních komunikací a chodníků Nového Jičína, 2005

Seznam zkratk a symbolů

ČR	.....	Česká republika
ČSSD	.....	Česká strana sociálně demokratická
DHM	.....	Dlouhodobý hmotný majetek
EU	.....	Evropská unie
KDU-ČSL	.....	Křesťanská a demokratická unie-čs. strana lidová
KSČM	.....	Komunistická strana Čech a Moravy
MK	.....	Místní komunikace
ODS	.....	Občanská demokratická strana
OV	.....	Osadní výbor
ŘSD ČR	.....	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SNKED	.....	Sdružení nezávislých kandidátů - Evropští demokraté
SZ	.....	Strana zelených
SZNK	.....	Sdružení Strany zelených a nezávislých kandidátů
TS	.....	Technické služby

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo,
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3),
- souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o bakalářské práci, obsažené v Záznamu o závěrečné práci, umístěném v příloze mé bakalářské práce, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO,
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona,
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 25. 4. 2008

.....
Simona Žitníková

Adresa trvalého pobytu studenta:

Libhošť 419, Nový Jičín 742 57

Seznam příloh

Příloha 1 Mapa železniční sítě ČR

Příloha 2 Mapa vodních ploch a toků v ČR

Příloha 3 Mapa zpoplatněných a nezpoplatněných dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy

Příloha 4 Mapa místních komunikací v Novém Jičíně

Příloha 5 Mapa místních komunikací v Bludovicích

Příloha 6 Mapa místních komunikací v Kojetíně

Příloha 7 Mapa místních komunikací v Libhošti

Příloha 8 Mapa místních komunikací v Loučce

Příloha 9 Mapa místních komunikací ve Straníku

Příloha 10 Mapa místních komunikací v Žilině

Příloha 11 Schéma organizační struktury Technických služeb v Novém Jičíně